1. ”Die jetzigen und die kommenden Nebelsignale auf See und praktische Vorschläge zur Verbesserung.“

(*Leserbrief in HANSA XXXIII. Jahrgang Nr.51, Dezember 1896, Rechtschreibung wie im Original. Die im größten Teil des 20. Jhdts , bis 1998, gültigen Rechtschreibregeln wurden erst 1902 durch die "Zweite Orthographische Konferenz", festlegt, siehe „Regeln für die Deutsche Rechtschreibung nebst Wörterverzeichnis, herausgegeben vom Königlich Preußischen Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten“, Berlin 1908)*

Zuerst: Was haben wir jetzt? Die Reichsverordnung vom 7. Januar 1880 und 16. Februar 1881.

Artikel 12.
Ein Dampfschiff muss mit einer Dampfpfeife oder einem andern kräftig tönenden Dampfsignal-Apparat versehen sein, welche so angebracht sind, dass ihr Schall durch keinerlei Hindernis gehemmt wind, ferner mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch einen Blasebalg oder durch eine andere mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke. Ein Segelschiff muss mit einem ähnlichen Nebelhorn und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein,

Bei Nebel, dickem Wetter oder Schneefall, es mag Tag oder Nacht sein, müssen die in diesem Artikel beschriebenen Signale folgendermassen angewendet werden:

a. *Ein Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dampfpfeife oder einem anderen Dampfsignal-Apparat mindestens alle zwei Minuten einen langgezogenen Ton geben.*

b. *Ein Segelschiff in Fahrt muss mit seinem Nebelhorn mindestens alle zwei Minuten, wenn es mit Steuerbord-Halsen segelt, einen Ton, wenn es mit Backbord-Halsen segelt, zwei aufeinander folgende Töne, und wenn es mit dem Winde achterlicher als dwars segelt, drei aufeinander folgende Tone geben.*

c. *Dampfschiffe und Segelschiffe, welche nicht in Fahrt sind, müssen mindestens alle zwei Minuten die Glocke läuten.*

Das ist Alles, was wir bis jetzt haben. Ein langer Ton sollte mindestens 6—8 Sekunden Dauer, ein kurzer Ton 1—2 Sekunden Dauer und die Zwischenpausen ebenfalls 1—2 Sekunden Dauer haben.

Betrachtet man Artikel 12. so fällt es im 1. Absatz zunächst auf, dass das Segelschiff mit einem ähnlichen Nebelhorn und mit einer ähnlichen Glocke versehen sein soll. Warum nicht mit einem gleichen oder ebensolchen, diese Ausdrücke sind doch viel praeciser,

Jetzt zu den Nebelsignalen des Artikel 12 selbst; — das Dampfschiff hat unter allen Umständen nur einen langen Ton, darf auch keinen andern gebrauchen, wenn es und so lange es nichts sieht, in letzterem Fall darf es die Ausweichesignale gebrauchen, vielleicht zu spät um dieselben noch mit Nutzen anzuwenden; durch das Sichten ist der Dampfer über die Lage orientirt und weiss, was er zu thun hat. Viel wichtiger ist eine bestmögliche Orientirung vor dem Sichten. Für das Segelschiff sind drei Nebelsignale vom Gesetzgeber für notwendig gehalten, das macht an und für sich schon stutzig; warum kommt das Segelschiff nicht auch mit einem Signal aus? Oder, wenn die Segelschiffsignale richtig sind, warum dürfen die Dampfer dieselben nicht gebrauchen? Derselbe Wind, wenn überhaupt welcher, weht ja doch auch über die Dampfer und dort wird wohl auch ziemlich richtig taxirt. — Der Dampfer soll dem Segelschiff ausweichen; um ersterem das zu erleichtern, haben die Gesetzgeber dem letzteren wohl die drei Signale gegeben.

Der Hauptfehler der jetzigen Nebelsignale des Artikel 12 liegt darin. dass die Dampfer untereinander sich Alle mit dem langgezogenen Ton klariren sollen; das wird ihnen sauer genug und

tausende und abertausende Male wird von den Ausweichesignalen, die nur erlaubt sind, wenn in Sicht, in der Praxis Gebrauch gemacht ohne dass man sich sieht. Das deutet doch wohl an, dass auch ein Bedürfnis dafür vorliegt, denn aus Leichtsinn geht der Seemann wohl nicht gegen das Gesetz an.

Mein Vorschlag geht nun dahin: Man gestatte zuerst den Dampfern die beiden so nothwendigen Nebelsignale gesetzlich: *ich höre Dich an Backbord im rothen Sektor* und: *ich höre Dich an Steuerbord im grünen Sektor* und zwar Ersteres mit dem Signal lang, kurz und Letzteres mit lang, kurz, kurz. Hört ein Dampfer einen andern recht voraus oder recht achteraus im dunklen Sektor, so hat er das gewöhnliche Nebensignal zu machen.

Bei irgendwelcher Vermehrung von Nebelsignalen sind die beiden genannten für die Praxis die unumgänglich nothwendigsten und jeder Dampferkapitän würde mit Freuden die beiden uns in Aussicht gestellten Nebelsignale für Schleppzüge und Stillliegen dafür hingeben. Kann das noch in der zwölften Stunde geschehen, so ist ein gutes Werk damit gethan. Die Auswahl der nicht zu langen deutlichen Signale ist ja nicht gross, und eins der oben vorgeschlagenen soll ja schon Schleppzugsignal werden. Alle activen Dampferkapitäne und alle nautisch interessirten Kreise sollten sich auf kein neues Nebelsignal einlassen, ehe wir nicht diese beiden wirklich notwendigen bekommen haben.

Nach der „Hausa“ No. 45, Jahrgang 1894, erste und zweite Seite, schlug der englische Kapitän Hardy Nebelsignale für Dampfer in Fahrt vor, aus 1, 2, 3 und 4 kurzen Tönen bestehend, wobei ein kurzer Ton die Bedeutung haben sollte: ich höre Dich an Steuerbord und zwei Töne: ich höre Dich an Backbord. — Hardy's System mit ein und zwei kurzen Tönen für die Seitenhörsignale arbeitet nicht mehr zuverlässig, sobald die beiden Dampfer sich in Sicht bekommen und Gebrauch von den bisher erlaubten Manöversignalen des Artikel 19 machen wollen, und es erhellt daraus, dass die Seitenhörsignale bei den Dampfern andere sein müssen wie die Manöversignale. Die beiden oben angegebenen sind dann wohl die kürzesten und zuverlässigsten.

Der Zusatz im rothen resp. im grünen Sektor giebt besseren Anhalt über die Lage des Dampfers und ist auch für überholende und überholt werdende Schiffe sehr wichtig,

Das jetzige Manöversignal für Dampfer, drei kurze Töne, bedeuten: „meine Maschine geht volle Kraft rückwärts,” kann wohl auch ohne Gefahr als Nebelsignal benutzt werden.

Für das Signal: „mein Schiff macht keine Fahrt” schlägt der Washingtoner Kongress das Signal kurz, lang, kurz vor und Hardy vier kurze Töne, beide nur für Dampfer. Das letztere Signal wird praktischer sein, weil man dasselbe auch den Segelschiffen unbedenklich überlassen kann und dieselben viel häufiger als Dampfer in die Lage kommen unterwegs still zu liegen. Es giebt aber nur wenig Segelschiffe, die mit ihrem Horn einen ordentlich langgezogenen Ton hervorbringen können.

Nach meinem Vorschlag würde sich, die Segelschiffe eingeschlossen, Artikel 12 ungefähr wie folgt gestalten:

Bis C wie jetzt.

C. Dampfschiffe müssen bei gegenseitiger Annäherung folgende Signale geben:

1. Ich höre dich an meiner Backbordseite im rothen Sektor: lang kurz.

2. Ich höre Dich an meiner Steuerbordseite im grünen Sektor: lang, kurz, kurz.

Hört ein Dampfer einen andern recht voraus sowie im dunklen Winkel achteraus, so hat er das unter a angeführte Signal zu machen.

3. Drei kurze Töne bedeuten für Dampfschiffe: ich gehe mit voller Kraft rückwärts,

4. Vier kurze Töne bedeuten für Dampfschiffe und Segelschiffe: ich mache keine Fahrt.

Die vier kurzen Töne dürfen auch ausser dem Glockensignal von zu Anker liegenden Schiffen bei Annäherung anderer Schiffe gegeben werden.

d. wie jetzt c.

Zur Übersicht seien die beiden uns in Aussicht gestellten Signale der Washingtoner Konferenz hier angeführt:

Artikel 15f.
Ein Fahrzeug welches schleppt, muss anstatt der in Abschnitt a und c dieses Artikels vorge-

schriebenen Signale (die gewöhnlichen Signal a und b unseres jetzigen Artikels 12) mindestens alle zwei Minuten drei aufeinanderfolgende Töne geben und zwar einen langgezogenen Ton, welchem zwei kurze folgen. Ein geschlepptes Fahrzeug darf dieses, jedoch kein anderes Signal geben.

Artikel 15g.
Ein Dampffahrzeug, welches einem andern anzuzeigen wünscht: „ich mache keine Fahrt, Sie können sich an mir vorbeifühlen“ (The way is off my vessel, you may feel your way past me) darf drei Töne in dieser Aufeinanderfolge geben: kurz-lang-kurz, mit Pausen von etwa einer Sekunde zwischen jedem Ton.

Das Schleppzugsignal: lang-kurz-kurz erscheint nicht so wichtig wie das Seitenhörsignal. Die ungefähre Lage des Zuges ausmachen zu können ist wichtiger als sein Specialsignal. Es ist ja auch für das andere Schiff von Werth zu hören: das ist ein Schleppzug. Ob wir deswegen noch ein Signal hinzunehmen, ist mindestens zweifelhaft; es muss daran festgehalten werden. so wenig Signale wie möglich zu haben; nehmen wir aber einige hinzu, dann wollen wir auch etwas dafür haben.

In den Vereinigten Staaten besteht für die Küsten und Binnengewässer schon das Schleppzugsignal drei kurze Töne jede Minute, jedoch nur für den Schleppdampfer, wie seiner Zeit in der „Hansa“ erwähnt. Für das Stillliegesignal wären aus dem oben angeführten Grunde vier kurze Töne praktischer. Auch die Erlaubnis, dasselbe bei Annäherung anderer Schiffe vor Anker gebrauchen zu dürfen würde mit Freuden begrüsst werden, die „kräftig tönende” Glocke ist sehr häufig zu spät zu hören.

Der häufig gehörte Einwand, dass bei mehreren in Hörweite befindlichen Schiffen bei einigen nothwendigen Signalen mehr ein irreleitendes Concert entsteht, ist nicht stichhaltig. Ohne Anhaltspunkt ist man auch in diesem Falle schlimmer daran als mit der oben gebotenen Hilfe.

Die mehrfach empfohlenen Compass-Nebelsignale für acht oder mehr Kurse würden für die Praxis doch wohl zu weit führen, um Zuverlässliches und wirklich Brauchbares herzugeben. Verbesserungen auf diesem Gebiet müssen einfach und klar sein und sich den vorhandenen Gesetzen leicht und praktisch anpassen; ich denke, das thut mein Vorschlag.

Die Herren aktiven Kameraden von der Kaiserlichen und Handels-Marine sollten die Feder zur Hand nehmen und sich über den Gegenstand äussern, andernfalls können wir uns nicht beklagen, wenn uns minderwerthige Sachen zudiktirt werden. Auch die Herren, denen mein Vorschlag gefällt, bitte Ich ihre Zustimmung auszudrücken, die andern Herren kommen schon

Nebelhorn, handbetätigt, 58 cm hoch.

von selber, Ich hoffe der Herr Redacteur der „Hansa“ wird bei der Wichtigkeit der Sache gewiss gerne seine Spalten zur Disposition stellen.

Über den Werth der Errungenschaften der Washingtoner Konferenz sind die Meinungen sehr verschieden; die Praktiker haben, wie es scheint, etwas mehr von der illustren Versammlung und der anwesenden Intelligenz erwartet. Deshalb aber sämmtliche internationalen nautischen Palavers abzuschwören hiesse das Kind mit dem Bade ausschütten; die Seefahrer haben doch internationale Gesetze nöthig, und wenn praktisch nothwendige Punkte auftauchen, müssen dieselben doch international verhandelt

werden. Zur gegenseitigen Erleichterung für jetzige und fernere Verhandlungen sollten zuerst in allen seefahrenden Staaten die jetzt geltenden internationalen Gesetze und Verordnungen in möglichst gleichlautenden Absätzen unter gleich nummerirte Artikel gebracht werden.

S.S. „Phönicia“, Auf See, November 1896.
Leithäuser.

———

2. Heutiger Zustand

Heute (2024) ist die Diskussion über das Thema „Nebelsignale auf See“ beendet. Es gibt befriedigende Regelungen auf nationaler und auf internationaler Ebene. Durch Radar, AIS und UKW-Sprechfunk hat die Schiffsführung heute aber auch bei Nebel eine so hervorragende Übersicht über den Schiffsverkehr in der Umgebung des eigenen Schiffes, dass Schallsignale kaum noch eine Rolle spielen. Aber vorgeschrieben sind sie noch.

Die Schallsignale der Seeschifffahrt sind international in den Kollisionsverhütungsregeln (KVR, COLREGS) als Gefahrensignale, Warnsignale und Manövriersignale festgelegt, in deutschen Gewässern darüber hinaus durch die Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) und die Schifffahrtsordnung Emsmündung (EmsSchO).

Signalgeber

Signale werden mit einer Pfeife (histor. Dampfpfeife, Nebelhorn, Tyfon) abgegeben; heute handelt es sich hier meist um ein Typhon, das ist ein Presslufthorn (oder auch ein Elektrohorn), je größer das Schiff, desto tiefer der Ton nach folgender Regelung der COLREG 1972:

Klasse	Schiffslänge	Ton-Frequenz	Schallpegel*	Signalreichweite
I	ab 200 m	70–200 Hz	143 dBa	2,0 sm
II	75–199 m	130–350 Hz	138 dBa	1,5 sm
III	20–74 m	250–700 Hz	130 dBa	1,0 sm
IV	unter 20 m	250–700 Hz	120 dBa	0,5 sm

Als weitere Schallgeber im Nebel sind (z.B. für Ankerlieger und Grundsitzer) Schiffsglocke und Gong vorgeschrieben. Deutsche Schiffe sind mit Schallgebern auszurüsten, die durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) geprüft sind (Zulassungsnummer).

Bei Schiffen und Booten unter 12 m Länge sind auch Autohupen und ähnliches zulässig. Schiffe ab 20 m Länge sind zusätzlich mit einer Glocke, ab 100 m Länge mit einem Gong am Heck auszurüsten.

Tondauer

Ein kurzer Ton ● dauert etwa eine Sekunde. Ein langer Ton ▬ dauert etwa vier bis sechs Sekunden.

Signale bei verminderter Sicht

„Verminderte Sicht“ bedeutet Sichteinschränkung durch Nebel, Regen, und so weiter; bei Nacht herrscht nicht notwendigerweise verminderte Sicht.

„Schiffe in Fahrt“ sind alle Schiffe, die nicht ankern, nicht festgemacht sind und nicht auf Grund liegen; sie können aber durchaus ohne Nutzung der Maschine treiben.

„Manövrierunfähig“ ist ein Fahrzeug, wenn es wegen eines Schadens nicht wie sonst vorgeschrieben navigieren kann.

„Manövrierbehindert“ ist ein Fahrzeug, wenn es wegen der Art seines Einsatzes nicht frei navigieren kann (z.B. ein Baggerschiff).

Schiffe in Fahrt müssen bei verminderter Sicht mindestens alle zwei Minuten folgende Signale abgeben:

Schiffe „in Fahrt“

Signal		Bedeutung
lang	—	Maschinenfahrzeug in Fahrt mit Fahrt durchs Wasser, mind. alle 2 Minuten
lang, lang	— —	Maschinenfahrzeug in Fahrt ohne Fahrt durchs Wasser (d. h. treibend), mind. alle 2 Minuten
lang, kurz, kurz	— • •	segelnde, schleppende, schiebende, manövrierunfähige und tiefgangbehinderte Fahrzeuge in Fahrt; manövrierbehinderte und fischende Fahrzeuge in Fahrt oder vor Anker, mind. alle 2 Minuten
lang, kurz, kurz, kurz	— • • •	geschleppte/geschobene Fahrzeuge im Anschluss an das Signal des schleppenden/schiebenden Fahrzeugs
kurz, lang, lang	• — —	frei fahrende Fähre (fortlaufend während der gesamten Fahrt)
Glocken-Einzelschläge	🔔 🔔	nicht frei fahrende Fähre (fortlaufend während der gesamten Fahrt)
unverwechselbares Signal	...	Fahrzeuge unter 12 m Länge, die die vorgeschriebenen Schallsignale nicht geben können, geben mind. alle 2 Minuten ein kräftiges Schallsignal ab, das nicht mit anderen verwechselt werden kann

Ankerlieger

Signal		Bedeutung
lang (mind. 5 sec)	🔔...🔔	Ankerlieger ab 20 m bis 100 m Länge einmal pro Minute ein mind. 5 s dauerndes Glockensignal
lang (mind. 5 sec)	🔔...🔔 + Gong	Ankerlieger ab 100 m Länge einmal pro Minute ein 5 s dauerndes Glockensignal, im Anschluss mind. 5 s lang Gongschlagen am Heck
Pfeife: kurz, lang, kurz	• — •	Jeder Ankerlieger darf zusätzlich mit der Pfeife das Warnsignal kurz, lang, kurz geben, um ein sich näherndes Fahrzeug auf sich aufmerksam zu machen.
unverwechselbares Signal	...	Fahrzeuge mit weniger als 20 m Länge, die die vorgeschriebenen Schallsignale nicht geben können, geben mind. alle 2 Minuten ein kräftiges Schallsignal ab, das nicht verwechselt werden kann

Grundsitzer

Signal	Bedeutung
🔔 🔔 🔔 + 🔔...🔔 + 🔔 🔔 🔔	Grundsitzer bis 100 m Länge einmal pro Minute 3 Glockenschläge, 5 s rasches Glockenläuten gefolgt von 3 Glockenschlägen
🔔 🔔 🔔 + 🔔...🔔 + 🔔 🔔 🔔 + Gong	Grundsitzer ab 100 m Länge einmal pro Minute 3 Glockenschläge, 5 s rasches Glockenläuten, 3 Glockenschläge gefolgt von 5 s raschem Gongschlagen am Heck
unverwechselbares Signal	Grundsitzer mit weniger als 20 m Länge, die die vorgeschriebenen Schallsignale nicht geben können, geben mind. alle 2 Minuten ein kräftiges Schallsignal ab, das mit anderen nicht verwechselt werden kann

(*Tabelle frei nach Stichwort Schallsignale in der Schifffahrt bei Wikipedia*)